



★ Stomp 'spitsgat'.

Albert Eefting

Het polyester casco van de Kent 27 (lengte 8,10 meter, breedte 3,00 meter, doorvaarthoogte 2,30 meter en diepgang 0,90 meter) wordt gebouwd bij Cory in het Engelse Sandwich (graafschap Kent), waar al vanaf 1970 op basis van deze romp boten voor de beroepsvaart worden gemaakt, met name voor de (zee-)visserij en voor loodsdiensdiensten. Sinds drie jaar heeft Koalite in Woudsend de verkoop en ontwikkeling in handen (in Engeland worden geen complete boten meer gebouwd). Er zijn er inmiddels 27 verkocht.

Casco

De Kent heeft een S-spant romp met een waaiersteven en een 'spitsgat'. Het achterschip heeft weliswaar die vorm maar is stomp en biedt daardoor toch veel ruimte. De dikte van het materiaal varieert van 18 millimeter, rond de kielbalk, tot 8 millimeter voor de opbouw. De romp is verstevigd met drie dwarschotten en twee schotten in de lengte. De hardhouten kielbalk (50 millimeter) is ingelamineerd. Het garandeert een stijf casco en de motor staat in de natuurlijke kist die hierdoor ontstaat. De glasmatten worden met de hand in het polyester gelegd. Er wordt zorgvuldig gewerkt om luchtinsluiting en daarmee osmose te voorkomen. Het polyester van de opbouw bestaat uit een sandwichconstructie met een kern van multiplex.

De werf geeft 5 jaar garantie op het polyesterwerk. De romp heeft een uitzonderlijk grote aanvangstabieleit. Dat merk je meteen bij het aanboord gaan. Je brengt de boot nauwelijks in beweging. Bij de CE-keuring bleef de boot met acht personen in het gangboord royaal boven de norm. De boot is gekeurd voor CE-C (zeegaten). Een B-keuring (zee) wordt overwogen.

De Kent 27 heeft mooie vloeiende lijnen en tegelijk een sterke en robuuste constructie. De schalen van romp en dek/opbouw worden aan elkaar vast gezet met bouten, die ook dwars door de rubberrand (10x10 centimeter) gaan, die de verbinding waterdicht afdekt. Om het achterschip tot middscheeps is bovendien een aanlooprand aangebracht, afgewerkt met hetzelfde rubber profiel. De boutgaten worden met polyester dicht gemaakt en de moeren worden aan de binnenzijde van de romp vastgelamineerd.

De royale stootranden zijn medebepalend voor het stoere uiterlijk van de boot.

Opbouw

Andere kenmerken van de Kent 27 zijn het bakdek met in beide boorden 2 patrijspoorten en het stuurhuis. Twee ramen voor, waarvan één klapbaar, en drie ramen aan de zijanten zorgen voor een ruim uitzicht. De ramen bestaan uit glas van 6 millimeter dikte, dat is gevat in aluminium profielen.

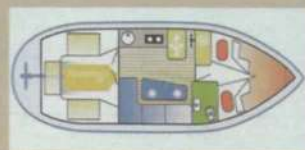
Robuust en wendbaar

De Kent 27, een polyester bakdekker, is in korte tijd een bekende boot geworden en dat is vooral te danken aan zijn markante uiterlijk. Je zult hem niet gauw verwarren met een andere boot. Er zijn twee uitvoeringen, standaard en luxe, die elk weer twee indelingsvarianten kennen. Wij maakten een proefvaart met een boot in de luxe-uitvoering, die bovendien was voorzien van een reeks van extra's.

Kent 27 in het kort

Enkele kerngegevens van de Kent 27 zijn:

- afmetingen: lengte 8,10 meter, breedte 3,00 meter, diepgang 0,90 meter, kruiphoogte 2,30 meter;
- gewicht: 3000 kilo, ballast 250 kilo;
- voortstuwing: Vetus M4.14 4-cilinder dieselmotor 24.3 kw (33 pk) bij 3600 toeren;
- tanks: rvs 150 liter voor brandstof en water;



★ Indeling.

- prijzen: Kent 27 Classic f 142.500,-, Luxury f 157.500,-, inclusief btw;
- bouw: Fries Jachtbouwcentrum te Uitwellingerga;
- informatie en verkoop: Koalite Jachtcentrum, Woudsend, telefoon 0514-591321, fax 591345.

Het voordek is ruim voor de lengte van de boot en dat komt door de bakdekkerconstructie. Wel is er een klein soort koekeek, die zorgt voor stahoogte bij de eronder gelegen kooien. Het beslag is uitgevoerd in roestvaststaal. Er zijn zes roestvrij stalen bolders geplaatst en er is gedacht aan slijtstrippen. De middenbolder staat wat naar achteren, zodat men er vanuit de kuip bij kan.

Op het stuurhuis zijn handrelingen geplaatst en ook de reling rondom, meer dan kniehoog, zorgt voor veilig werken aan dek. Op de boeg is een open uitstap. Rond de kuip staat een aparte en lagere reling. De zwemtrap is uit het midden geplaatst. De gangboorden zijn aan de smalle kant, maar niettemin goed te belopen. Op het achterdek zit tenslotte een roestvrijstalen vlaggestokhouder (waarin op ons proefschip een kromme plathodemzeilboot vlaggestok stond). Bij het van boord gaan



★ Voordek.

komen we met de schouder onzacht in aanraking met het kajuitdak. Dat is meer gebeurd. De opstap is vrij hoog en krijgt in een volgende uitvoering een extra trede. Dan zal ook het dak worden aangepast. De nieuwe mallen daarvoor zijn in voorbereiding. Op het voordek is plaats voor een ankerlier, die niet tot de standaarduitrusting behoort. Met zo'n lier wordt het anker over een boegrol binnenge-

Vervolg op pagina 60.



★ Stuurstand.



★ Kombuis.



★ Stuurhut.

★ Voorpiek.



Vervolg van pagina 58.

haald. Achterop het stuurhuis staat een gemakkelijk wegklapbare antennebeugel, die tegelijk als mast dienst doet en waarop de navigatieverlichting is aangebracht.

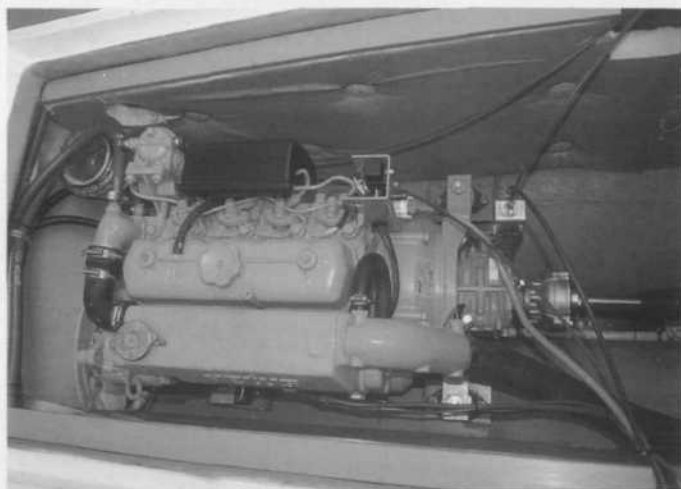
Interieur

Alleen het toilet en de kuip zijn opgenomen in de binnenschalen van de boot, de rest van het interieur wordt betimmerd met teakhout.

Kajuit

In het vooronder – relatief ruim door het bakdek – zijn twee kooien in V-vorm aangebracht. De bakboordkooi is wat langer dan die aan stuurboord. Om ze even lang te maken zal bij een volgende boot de ankerkettingbak wat kleiner worden gemaakt, zodat aan het voeteneinde ruimte ontstaat. Achter de kooi aan bakboord, in de ruimte onder de stuurstand, is plaats voor een (hang-)kast. Ook onder de kooien is er bergruimte. Aan stuurboord zit de wc, geheel in polyester uitgevoerd, met een pomptoilet en een wasbak met warm en koud water. De toiletruimte is mooi glad en naadloos afgewerkt en dus goed schoon te houden. Er zijn echter geen slingeranden en ook is er geen bergruimte, wat lastig is in het dagelijks gebruik. Een trapje overbrugt het hoogteverschil met de vloer van het stuurhuis annex salon. Hier bevinden zich aan stuurboord een bank en een draaibare salontafel, waar een enpersoonskooi van kan worden gemaakt. Beide staan op een kleine verhoging voor een goed uitzicht door de zijramen. Erin en eronder is bergruimte. Aan bakboord is een kleine kombuis geplaatst met een tweepits dieselmokkomfoor (een keramische kookplaat) en een spoelbak met warm en koud water. De koelkast (12 volt, er is geen gas aan boord) staat ernaast.

Daar bovenop is de stuurbank geplaatst. Het instrumentenpaneel is overzichtelijk ingericht en bevat naast het log en de dieptemeter, een meter voor de brandstoftank en de hendels voor de bediening van



★ Motorruimte.



★ Kuip met motorbediening en bergruimte.

motor en boegschroef. Het uitzicht vanaf de stuurstand is riant en vrijwel zonder dode hoek.

De betimmering is strak uitgevoerd. De kastdeurtjes zijn mooi afgewerkt en voorzien van vergrendelbare sluitingen. Vrijwel overal zijn er slingeranden. Onder de stuurhutvloer is over de volle breedte ongeveer een meter bergruimte. Het luik dat daar toegang toe geeft, zou alleen wat groter kunnen. Achter deze bergruimte staan, dwars geplaatst, achter elkaar de rvs watertank en de dieseltank. Beide hebben een inhoud van 150 liter. Alle leidingen en kranen zijn, evenals de bedrading, goed bereikbaar.

Kuip

Door de teakhouten achterwand, met twee openslaande deuren, kom je in de open en zelflozende kuip. De vloer daarvan ligt iets hoger dan die in de stuurhut en dat is even wennen.

Een groot luik geeft toegang

tot de motor, die aan alle zijden omgeven is door (waterdichte) schotten die zowel geïsoleerd als 'ontdreund' zijn. Ook het luik heeft isolatie (vanwege het gewicht geen ontdreuning), maar door de overslag in de goten zijn er toch forse en dus goed hoorbare geluidslekken. Ook daarvoor zal bij het maken van de volgende mal een oplossing komen, aldus de werf. De goten van het luik dienen tevens voor de lozing van (hemel)water en zijn voor dat doel voorzien van twee afvoerpijpjes. De banken, in U-vorm, zijn onderdeel van de mal. Zij bieden toegang tot flinke bergruimten. Tegen de bank aan stuurboord is een tweede motorbediening geplaatst. Ook is de roerkoning doorgezet tot boven het dek en kan in een T-stuk een helmstok geschoven worden. Dit is tevens de noodstuurinrichting. Het T-stuk is altijd zichtbaar en vormt een goede roerstandaanwijzer. Een kuipent is een extra en bij al het onderhoudarme materiaal dat hier gebruikt is ook eigenlijk overbodig.



★ Dek.



★ Vooraanzicht.



★ Toiletruimte.

Voortstuwing en techniek

De motor heeft geen fundatie, maar is opgehangen aan een zwaar stalen hoekprofiel van 120 x 120 x 10 millimeter en met een lengte van lang 60 centimeter, dat aan het langschot is gebout.

Standaard wordt een viercilinder Vetus/Mitsubishi M4.14 dieselmotor gemonteerd. Deze motor, met interkoeling, levert bij 3600 toeren een vermogen van 24,3 kw (33 pk). De keerkoppeling is van Hurth en heeft een reductie van 2,05:1. De schroef is gekoppeld met een gewone Uniflex-koppeling en watergesmeerd met een systeem van Volvo. De schroef is drieblads rechtsdraaiend; doorsnee 16, spoed 9 duim. De motorruimte wordt met aparte kanalen geventileerd. Zowel in de kiel als in het voorschip staat een elektrische lenspomp. De motorruimte is bepaald niet overbemeten, maar alles is er goed bereikbaar.

De elektrische installatie is 12 volt en wordt gevoed door twee accu's van 120 ah voor de boordapparatuur en een 60 ah accu voor het starten. Zij zijn gescheiden door een diodebrug. Het schakelpaneel op de stuurstand is voorzien van

twaalf schakelaars met glaszekeringen. De dynamo levert een laadstroom van 50 ah. In de luxe uitvoering is er ook een walaansluiting met acculader/omvormer en twee gearde stopcontacten. De installatie is voorzien van twee automatische zekeringen. Ook de koelkast en de boiler (20 liter) zijn dan aangesloten op het walsysteem.

Ventilatie

Alle ruimten zijn, zoals de CE-normering eist, voorzien van ventilatie. De slaapruijme heeft behalve een vluchtluk en patrijspoorten ook nog een ventilator. De wc heeft een patrijspoort en het stuurhuis is behalve van het klappaam voorzien van een ventilator, een schuifraam en uiteraard de deuren.

Varen

De Kent 27 heeft de uitstraling van een zeegaande werkboot en moet dus ook onder slechte omstandigheden tegen een stootje bestand zijn. Helaas hebben wij dat tijdens onze proefvaart, met vrijwel windstil weer, niet kunnen controleren. Wel blijkt al snel dat de boot zeer wendbaar is. Hij luistert nauwkeurig naar het roer

en vaart uitstekend rechtuit, zonder stuurcorrecties. Voor een koersverandering is een lichte uitslag voldoende. Hij heeft maar weinig ruimte nodig voor het maken van een volledige cirkel: anderhalve scheepslengte over bakboord en over stuurboord nog iets minder. Dat komt neer op ongeveer 10 meter. Ook achteruit varend gedraagt de boot zich goed. De boeg begint even te zoeken, maar direct daarna gaat het kaarsrecht achteruit. Daarbij moet niet teveel vaart worden gemaakt, want dan overheerst het wieleffect van de schroef en raakt de boot uit de koers. De relatief zware boot heeft een bedaagd karakter: het duurt even voor hij op gang komt, iets waar je bij het maken van manoeuvres rekening mee moet houden.

De theoretische rompsnelheid van de Kent 27 ligt volgens de werf bij 7 knopen (13 kilometer per uur). De maximumsnelheid is 14 kilometer per uur bij 3500 toeren. Een mooie snelheid is 11 kilometer per uur, die al wordt bereikt bij 2000 toeren. De motor is dan nog mooi rustig en er is weinig te bespeuren van een hekgolf. Bij de hogere snelheden doet het geluidslek in de kuip zich gelden. Dat is jammer want het ligt voor de hand dat deze boot vaak vanuit de kuip en in ieder geval met open deuren zal worden gevaren. Bij de stuurstand binnen is het motorgeluid echter ook bij hogere toerentallen alleszins acceptabel. En de boot is op alle toerentallen trillingvrij.

De Kent 27, die zowel voor kortere als langere reizen geschikt is, is gemakkelijk in het onderhoud. Al moet het twee maal per jaar 'goed in de was zetten' niet onderschat worden. Het onderwaterschip moet minimaal eens per twee jaar worden schoon gemaakt. De uitvoering waar wij mee voeren, is voorzien van tal van extra's, waaronder heteluchtverwarming, walaansluiting, acculader/omvormer, log en dieptemeter, gordijnen, boiler, tweede motorbediening, teak op de salonvloer, radio, kuipdouche en boegschroef. Daarmee kwam de prijs op totaal f 165.000.-, inclusief btw.